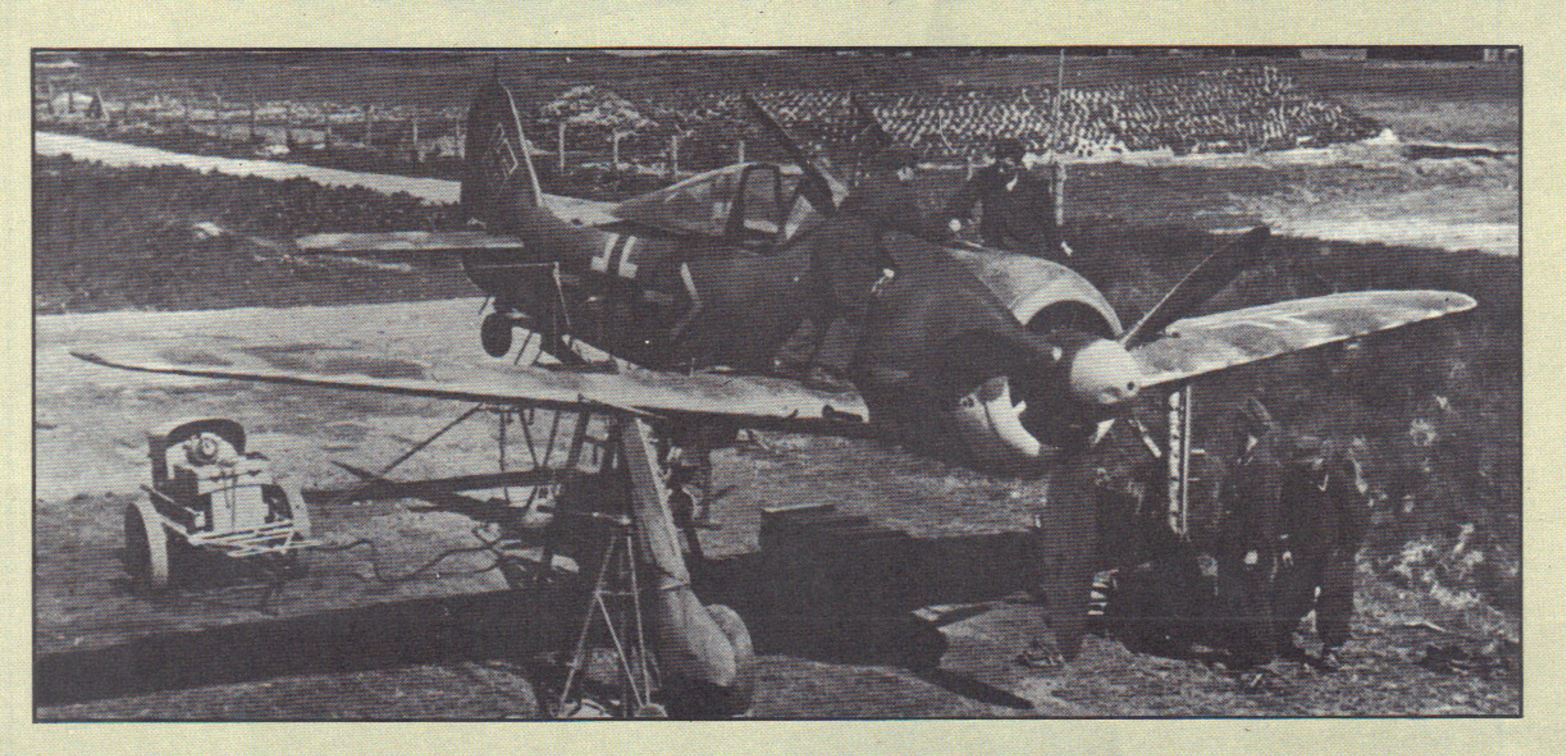
Dimensiones	**Prestaciones:**
Envergadura: 10,5 m.	Velocidad máxima: 671 km/h.
Longitud: 8,95 m.	Techo operativo: 10.300 m.
Altura: 3,93 m.	Alcance: 800 km.
Motor:	**Armamento:**
BMW 801 de 1.700 caballos.	4 cañones MG 151 de 20 mm.
	2 ametralladoras MG 131 de 13 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (51)



El Focke-Wulf Fw 190A de Heinz Bär

Heinz «Pritzl» Bär era uno de los miembros de un reducido equipo de pilotos de caza que voló y luchó a lo largo de toda la Segunda Guerra Mundial. Fue galardonado con la Cruz de Caballero y reunió un total de 220 victorias en numerosas campañas en diferentes frentes.

Nacido en 1913, en Sommerfeld, cerca de Leipzig, en Sajonia, Heinz Bär se apuntó en la Luftwaffe poco antes del comienzo de la guerra. Fue asignado como suboficial en la Staffel I, de la Jagdgeschwader 51, que pilotaba los Messerschmitt Bf 109E-1. Su primera victoria se cree que tuvo lugar en la línea Maginot, el 25 de septiembre de 1939, durante un período de gran actividad aérea contra el Ejército del Aire francés.

Durante los primeros momentos de la Batalla de Francia pilotaba el «White 13», y el 20 de septiembre de 1940, apenas mediada la Batalla de Inglaterra, su insignia llevaba ya ocho símbolos en el Finds. Hacia el final de esta batalla, Bär era ya considerado un piloto de gran decisión. Su vuelo rasante se había convertido en pura inconsciencia por el peligro, aunque su récord se elevaba con lentitud. El 21 de abril de 1941, pilotando un Bf 109E-4 desde Coquee, Francia, derribó su decimoquinto enemigo, un Hawker Hurricane del Comando de Cazas de la RAF, sobre el canal de la Mancha.

Hasta entonces Bär consiguió su récord con el Bf 109E, pero la JG 51 había recibido ya el Bf 109F, al tiempo que era trasladada al frente del Este, bajo el mando del gran Werner Mölders. Recibió la Cruz de Caballero el 2 de julio, apenas dos semanas más tarde del comienzo de la operación Barbarroja. Ese día abatió su 27.º aparato enemigo. Hasta seis semanas más tarde no se publicó la concesión de las Hojas de Roble, el mismo 14 de agosto, pero durante este período había derribado ya 33 aparatos rusos más.

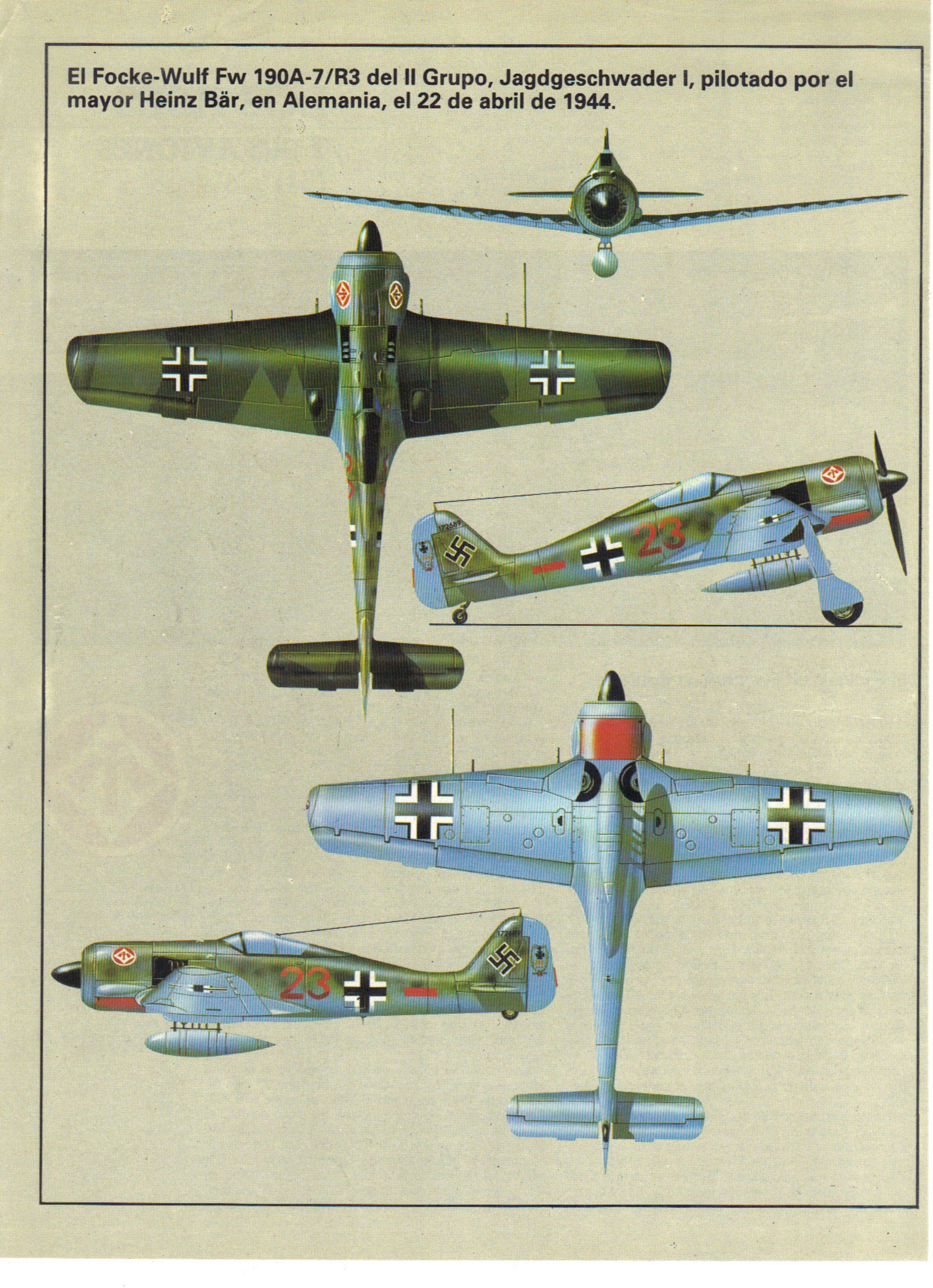
Se le dio entonces a Bär el mando de la IV/JG 51 y, el 16 de febrero de 1942, se convirtió en el séptimo miembro de las Fuerzas Armadas alemanas que recibía la categoría de Espada a la Cruz de Caballero, cuando su récord se elevó a las 90 victorias. El 19 de mayo, cuando se encontraba luchando sobre la península de Kerch, su Bf 109F llevaba una insignia con 103 victorias, y el 27 de junio ese total había ascendido a 113.

En julio de 1942, Bär dejó la JG51 y el frente ruso para tomar el mando de la I/JG/77, en Sicilia, que estaba siendo reequipada con el Bf 109G «Gustav». Su Bf 109G-1 llevaba un león amarillo dibujado en sobreimpresión en la parte de delante de la carlinga. Mientras sirvió en el frente mediterráneo, Bär destruyó veinte aparatos más, americanos e ingleses. En 1944 era ya mayor, al mando del II Grupo, de la Jagdgeschwader I «Oesau», pilotando un Focke Wulf Fw 109A-7/R3 —con número de serie 172689, código «Red 23»— cuando destruyó su aparato número doscientos, un Consolidated B-24 Liberator. Bär fue el séptimo piloto alemán que consiguió las doscientas victorias.

Consecuencia natural de su pericia fue el alcanzar un puesto en la Jagdwerband 44, el grupo de élite de Galland en 1945, pilotando el Messerschmitt Me 262. Bär consiguió su primera victoria en dicho aparato el 15 de junio de 1944, y su total de 16 victorias en Me 262 le convirtió en uno de los pilotos de reactor de mayor récord en la guerra. Cuando Galland fue herido, Bär asumió el mando de la unidad. Este popularísimo piloto sobrevivió a la guerra, pero se mató el 28 de abril, cuando su aparato se estrelló cerca de Brunswick.



El Focke/Wulf Fw 190A es repostado en un aeropuerto del frente. Desde 1943, el Fw 190 se convirtió en la espina dorsal de la defensa aérea del Reich. La JG I (cuya insignia aparece sobre estas líneas) fue una de las primeras asignadas a la defensa del territorio propio.



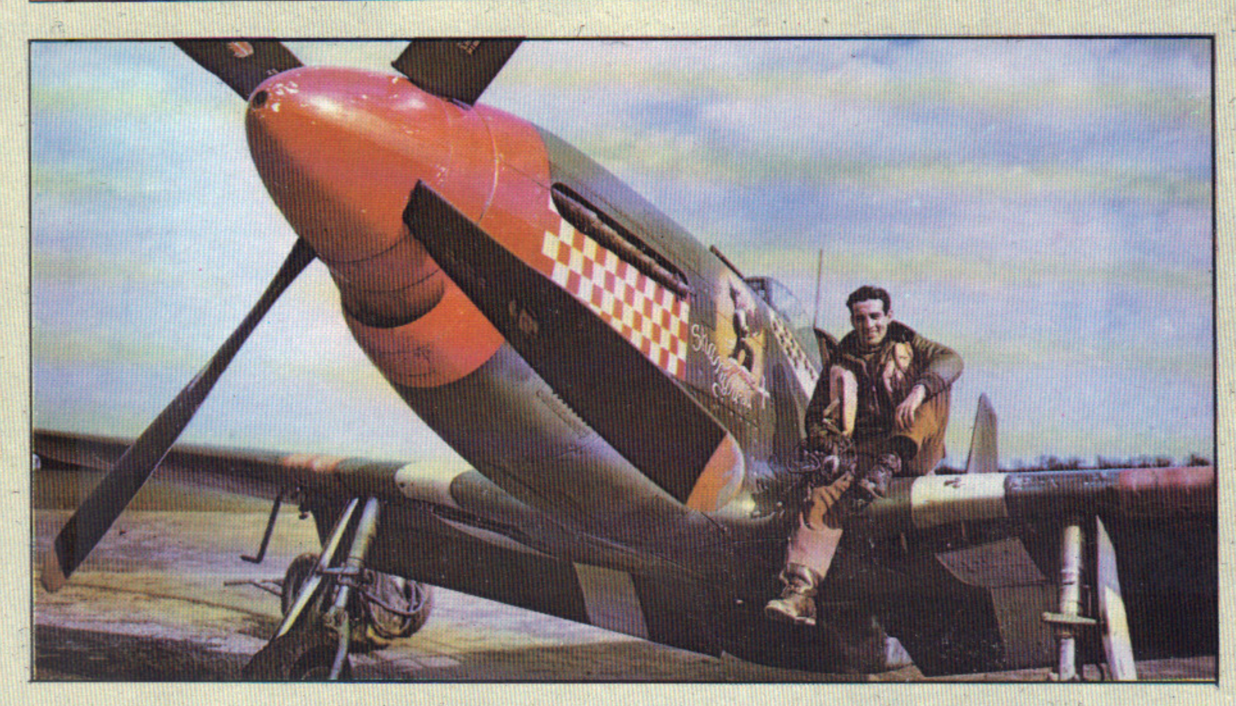
El Focke-Wulf Fw 190A-7/R3 del II Grupo, Jagdgeschwader I, pilotado por el mayor Heinz Bär, en Alemania, el 22 de abril de 1944.

Dimensiones
Envergadura: 11,89 m.
Longitud: 9,83 m.
Altura: 2,64 m.

Motor
Packard Merlin V-1650
de 1.400 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 708 km/h.
Techo operativo: 12.800 m.
Alcance: 3.540 km.

Armamento
4 ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas.
Carga máxima bombas: 907 kg.





Don Gentile con su legendario P-51 B «Shangri-La» (la insignia, sobre estas líneas), que pilotó desde febrero hasta el 13 de abril de 1944, cuando rompió la parte dorsal mientras realizaba acrobacias no autorizadas sobre el aeródromo de Debden para que las filmasen las cámaras de un noticiario. Se le acreditó la destrucción de dieciséis aparatos y medio enemigos durante este período.

El North American P-51 B de Don Gentile

Uno de los más coloristas pilotos americanos de la Segunda Guerra Mundial, Don Gentile, fue acreditado oficialmente con un récord de combate de 218 aviones alemanes destruidos. Nacido en Estados Unidos el 12 de junio de 1920, de padres italianos, aprendió a volar mientras estaba aún en el colegio y llegó a Inglaterra en septiembre de 1940, en el momento en que empezaba la batalla de Inglaterra, para unirse a la Royal Air Force. Se le envió a Canadá para entrenarse, regresando en diciembre de 1941, siendo destinado al Escuadrón 133 «Eagle», en Debden, seis meses más tarde. Pilotando el Siptfire Mark V, tomó parte en las escaramuzas durante la operación denominada Dieppe el 19 de agosto de 1942, reclamando la destrucción de un Junkers Ju 88 y un Focke Wulf FW 190, aunque parece ser que el último consiguió escapar. Fue entonces recompensado con la Cruz Británica de Vuelos Distinguidos.

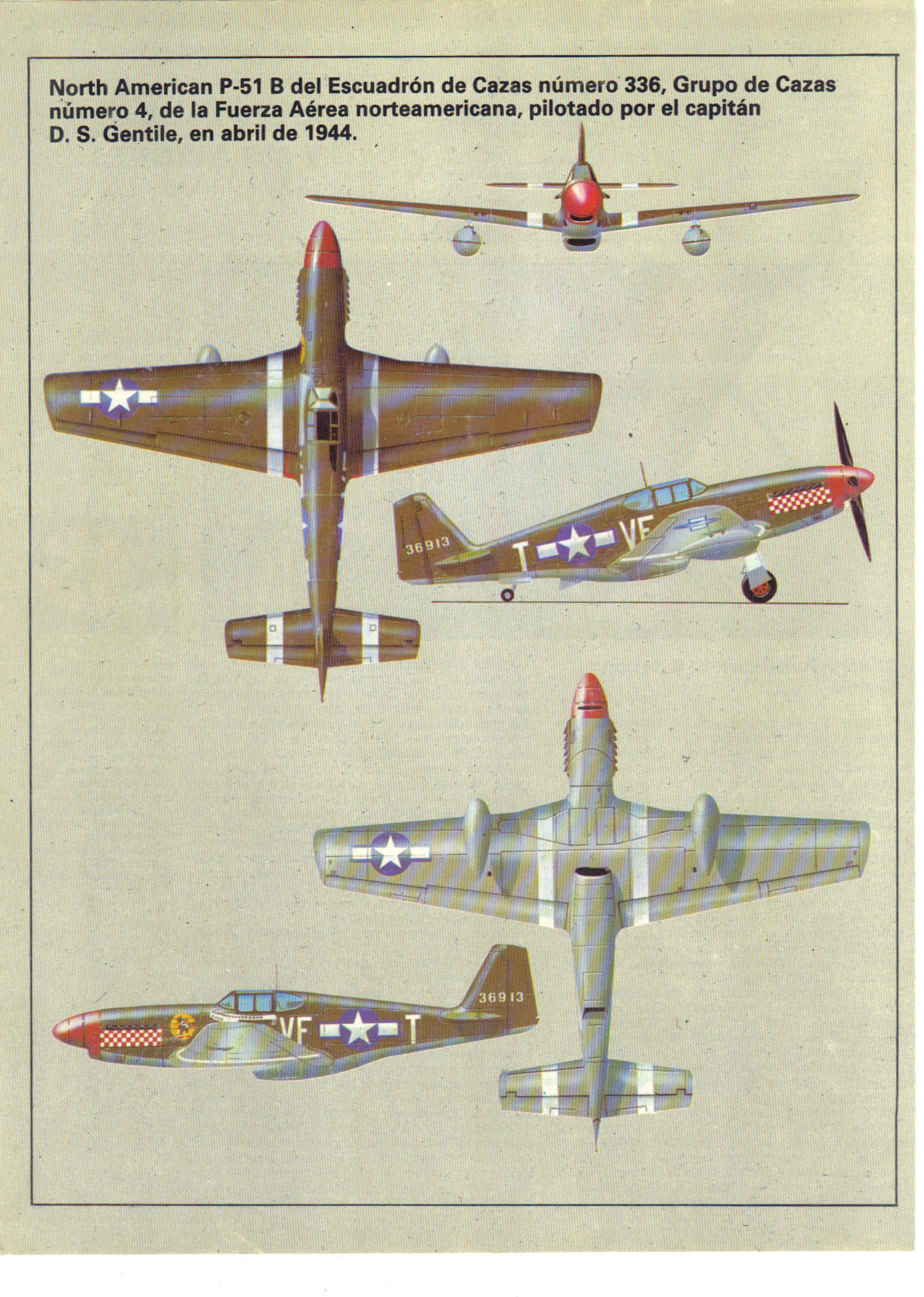
Tras la integración de los tres Escuadrones Eagles en la Fuerza Aérea USA —convirtiéndose en los Escuadrones de Cazas n.os 334, 335, 336, del cuarto Grupo de Cazas—, a la unidad de Gentile le correspondió el n.° 336. Sin embargo, no llegó a conseguir ninguna victoria confirmada más mientras pilotó el «Republic Thunderbolt» (excepto la compartida en la destrucción de un Junkers Ju 88, en diciembre de 1943) hasta el 5 de junio de 1944, momento en el que un Fw 190 cayó ante sus ametralladoras sobre Holanda. Derribó dos Fw 190 más, sobre Compiègne, el 14 de enero, pero todas sus victorias futuras serían realizadas mientras pilotaba el North American P-51 B Mustang, un caza con el cual el 4.° Grupo de Cazas empezó su reequipamiento al mes siguiente.

El P-51 B de Gentile fue bautizado con el nombre de «Shangri-La» y se convirtió en uno de los más famosos de su tipo, al embarcarse su extrovertido piloto en una cruzada personal para batir la marca de 26 victorias de Eddie Rickenbacker, establecida en 1918. Su primera victoria en el «Shangri-La» fue un Fw 190, derribado el 25 de febrero, durante un vuelo de penetración sobre Alemania, mientras los bombarderos americanos atacaban Augsburgo, Regensburgo y Stuttgart.

Durante el mes de marzo Gentile acumuló más de la mitad de su récord total, abatiendo un Dornier Do 217 y un Bf 109 entre Berlín y Hamburgo, mientras que cuatro Bf 109 y otro avión enemigo más, cuya victoria fue compartida, no se los pudo apuntar hasta el día 8, durante un largo vuelo de ida y vuelta a Berlín. El 18 se apuntó un Fw 190, seguido de dos Bf 109 sobre Brunswick, el día 23, y dos Fw 190 y un Bf 109 el día 29, de nuevo sobre Brunswick.

Tres cazas alemanes más cayeron ante las ametralladoras de Gentile, un Bf 190 el primero de abril y dos Fw 190 una semana más tarde. El 11 de abril, el general Eisenhower visitó Debden e impuso la medalla de la Cruz de Vuelos Distinguidos a Gentile y al coronel Donald J. M. Blakeslee. Aquel día, el Cuarto Grupo de Cazas se convirtió en el de más alto récord de la Octava Fuerza Aérea USA, con un total de 405 victorias y media, siendo Don Gentile el recordman del mismo.

Dos días más tarde, Gentile cometió el pecado capital: realizó unas acrobacias prohibidas a ras de suelo, sobre Debden, y fue observado por el comandante de su grupo. Rozó el suelo y rompió la parte dorsal de su Mustang, aunque fue lo bastante afortunado como para salir del accidente por su propio pie. Fue juzgado sumariamente por Plakeslee y enviado a su país sin que volviera a participar en los combates. Perdió la vida en un Lockheed T-33 de entrenamiento en la base de Andrews el 28 de enero de 1951.



North American P-51 B del Escuadrón de Cazas número 336, Grupo de Cazas número 4, de la Fuerza Aérea norteamericana, pilotado por el capitán D. S. Gentile, en abril de 1944.

Dimensiones
Envergadura: 31,62 m.
Longitud: 22,66 m.
Altura: 5,82 m.

Motor
4 Wright Cyclone R-1820 de 1.200 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 462 km/h.
Techo operativo: 10.850 m.
Alcance: 3.200 km.

Armamento
13 ametralladoras de 0,5 pulgadas (12,7 mm.).
Carga normal en bombas: 1.815 kilos.

El Boeing B-17 G de Frederick Castle

El general Frederick W. Castle fue el oficial de más alta graduación de la 8.ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos que fuera galardonado con la Medalla al Honor del Congreso americano. Y tal recompensa fue la última concedida en la Segunda Guerra Mundial a esa Fuerza Aérea. Se le concedió a título póstumo, y en el momento de su muerte en acción el general estaba en posesión de la Cruz de Servicios Distinguidos americana, la Legión del Mérito, la Estrella de Plata, la Cruz de Vuelos Distinguidos americana, con tres Hojas de Roble, la Medalla del Aire con cuatro Hojas de Roble, Corazón Púrpura, la Cruz de Guerra belga con palma, la Legión de Honor francesa, la orden rusa de Kutuzov, y la polaca a las Virtudes Militares. Era, pues, uno de los pocos aviadores que ostentaban las máximas condecoraciones al valor de tres naciones diferentes.

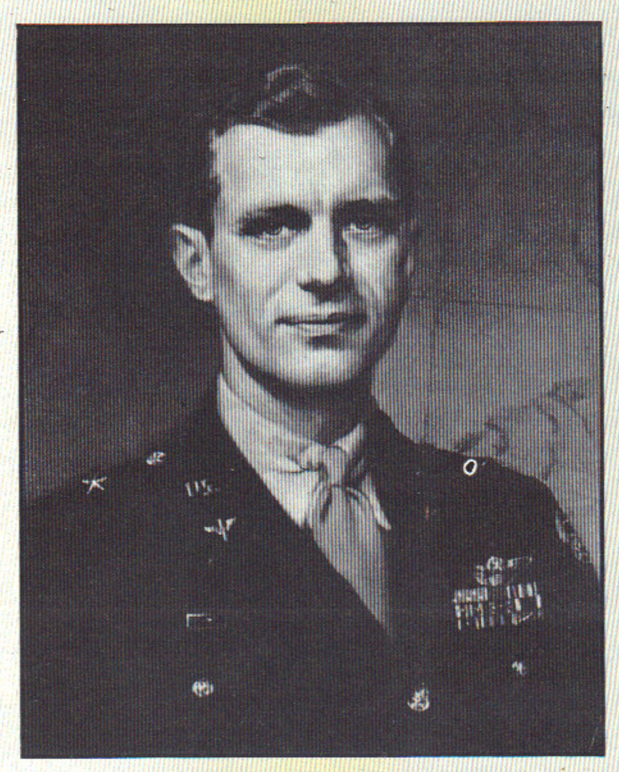
Nacido en Manila, Filipinas, el 14 de octubre de 1908, Castle se alistó en la Guardia Nacional en New Jersey como civil el 2 de octubre de 1924; a continuación obtuvo plaza en West Point, graduándose el 12 de julio de 1930 como subteniente en el Arma de Ingenieros. Fue trasladado al Air Corps y reconocido como piloto cualificado el 22 de diciembre al año siguiente. Entonces pilotó el Boeing P-26 Peashooter, con el 17 Escuadrón de persecución, base en Selfridge, antes de que abandonase el Air Corps, el 17 de febrero de 1934, para unirse entonces a la organización Sperry —aunque conservara su «status» militar en la reserva—, llegando a ser en ella presidente adjunto de la compañía. Mientras estaba en dicha empresa trabó amistad con el coronel Ira C. Eaker.

Hasta el 19 de enero de 1942 no volvió al servicio activo y, como simple capitán, fue uno de los siete oficiales seleccionados por el mayor general Eaker para acompañarle a Inglaterra para formar parte del Estado Mayor del Octavo Mando de Bombarderos (que más tarde se convirtió en la Octava Fuerza Aérea), llegando allí el 20 de febrero de 1942.

Fue ascendido a coronel el 1 de enero de 1943 y se presentó voluntario para mandar el 94 Grupo de Bombarderos en junio de 1943, pilotando las «fortalezas» Boeing B-17, con base en Bury St. Edmunds, maltrecho grupo que había sufrido fuertes bajas y cuya moral estaba en muy mal estado. Bajo su mando, el 94 consiguió dos menciones como unidad distinguida por el papel que desempeñó en los bombardeos sobre Regensburg, el 17 de agosto de 1943, y de Brunswick, el 11 de enero de 1944. El 14 de abril de 1944, se le concedió el mando de la Cuarta Ala de Bombarderos de combate y el 20 de noviembre fue ascendido a general de Brigada.

La víspera de la Nochebuena de 1944, la Octava Fuerza Aérea despegó hacia lo que que habría de ser su más importante operación contra fuerzas de tierra enemigas en las Ardenas en un solo día.

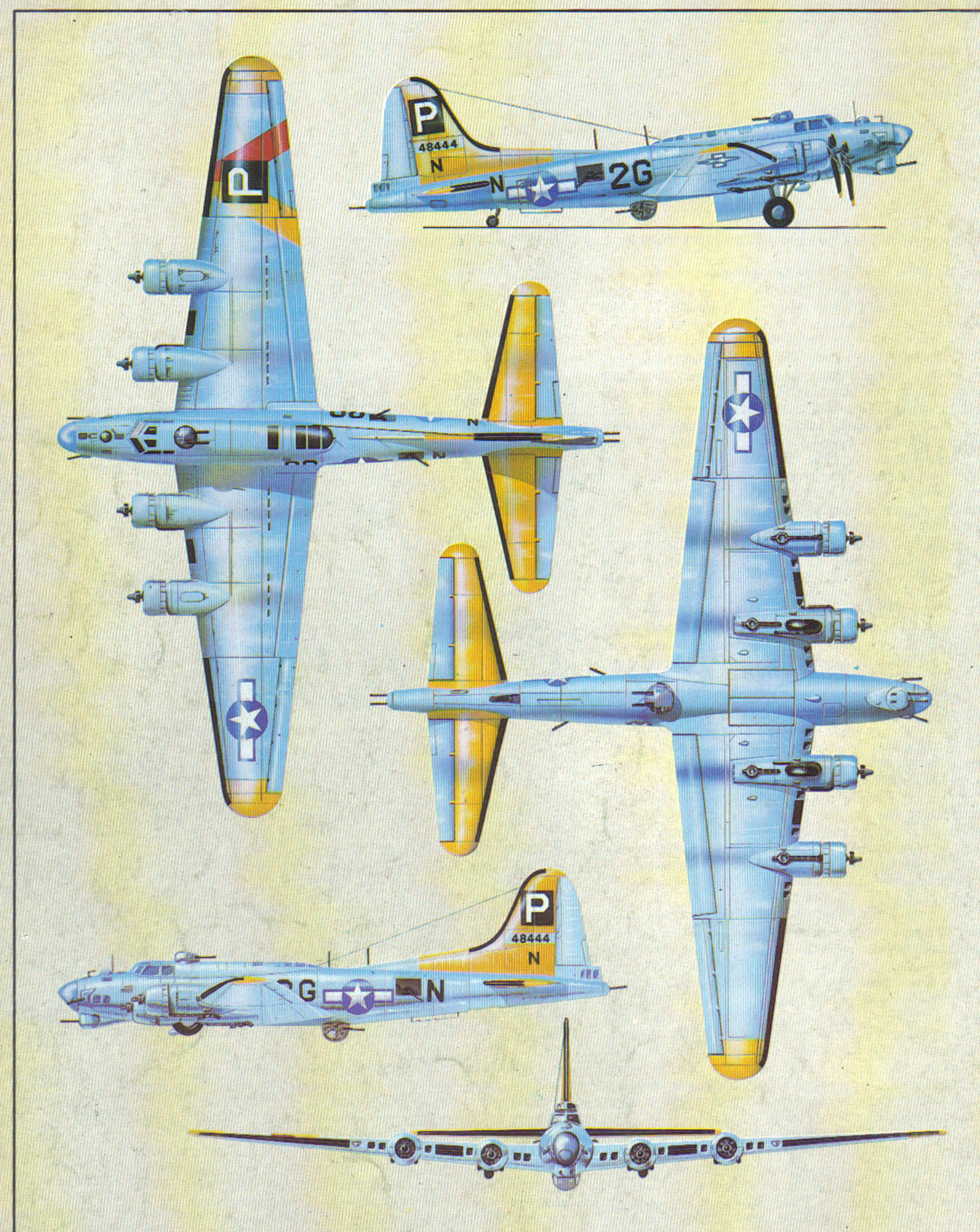
Entre los 2.034 bombarderos americanos que se enviaron estaba el B-17 de la tercera División de Bombarderos de la Cuarta Ala de Bombarderos de Combate. Esta fuerza iba mandada por un B-17G, serializado 44.8444, del Grupo 487, en el que volaba el general Castle, como comandante de la Fuerza Aérea de Choque. Debido al mal tiempo que había en tierra, la escolta de cazas que esperaba llegó tarde a su cita con los bombarderos y el avión insignia de los B-17 fue alcanzado de lleno por los cazas alemanes. Con todos los motores gravemente dañados, el avión insignia perdió altura rápidamente y Castle ordenó a su tripulación que se lanzara en paracaídas —todos ellos sobrevivieron— pero Castle, reacio ante la posibilidad de bombardear fuerzas aliadas en tierra decidió permanecer frente a los controles de su aparato en un esfuerzo por hacer aterrizar al dañado bombardero. Sin embargo, fue atacado de nuevo por cazas enemigos, una de las alas le fue arrancada y el B-17 se precipitó envuelto en llamas. El general Frederick W. Castle, veterano en 29 misiones aéreas, murió en su carlinga.



Retratado así poco antes de su muerte, Castle fue famoso por sus grandes dotes de mando.



Sobre estas líneas: el general H. H. «Hap» Arnold, comandante general de la U. S. Army Air Force, se encuentra con Castle (segundo por la derecha) y otros oficiales en Bury St. Edmunds, Suffolk.



Boeing B-17G del Grupo de Bombarderos n.° 487 de la US Air Force, pilotado por el general de Brigada Frederick Castle el 24 de diciembre de 1944.

Dimensiones	**Prestaciones**
Envergadura: 9,92 m.	Velocidad máxima: 621 km/h.
Longitud: 8,85 m.	Techo operativo: 11.550 m.
Altura: 2,5 m.	Alcance: 563 km.
Motores	**Armamento**
Daimler-Benz DB 605A de 1.475 caballos	Un cañón MG 151 de 20 mm.
	Dos ametralladoras MG 131 de 13 mm.







La insignia pesonal de Hartmann; sobre ella, la de la Jagddeschwader n.° 52.

Hartmann, en el centro, habla con dos compañeros. En febrero de 1945, accedió al mando de la JG 52 que contaba entre su personal a muchos de los pilotos de caza con mayores récords en el mundo.

Hartmann fue un hombre notable y poseía la facultad de calcular infaliblemente la desviación de tiro y conseguía su objetivo empleando muy poca munición.

El Messerschmitt Bf 109 de Erich Hartmann

Erich Hartmann, el piloto de cazas récord de todos los tiempos, consiguió cada una de sus 352 victorias a bordo del Messerschmitt Bf 109, con la Jagdgeshwader 52. Cuando se integró en la Geschwader, en octubre de 1942, en el frente del Este, la unidad estaba equipada con el Bf 190F y, debido a que se pasaba por un período de calma entonces, no consiguió derribar probablemente más allá de una docena de aviones rusos, mientras pilotaba dicho aparato. Cuando la JG 52 recibió el excelente avión Bf 109 G «Gustav», el récord «staffelkapitan» de la staffel 9, el modelo G-6 y el G-10 empezaban a dejar paso al G-14.

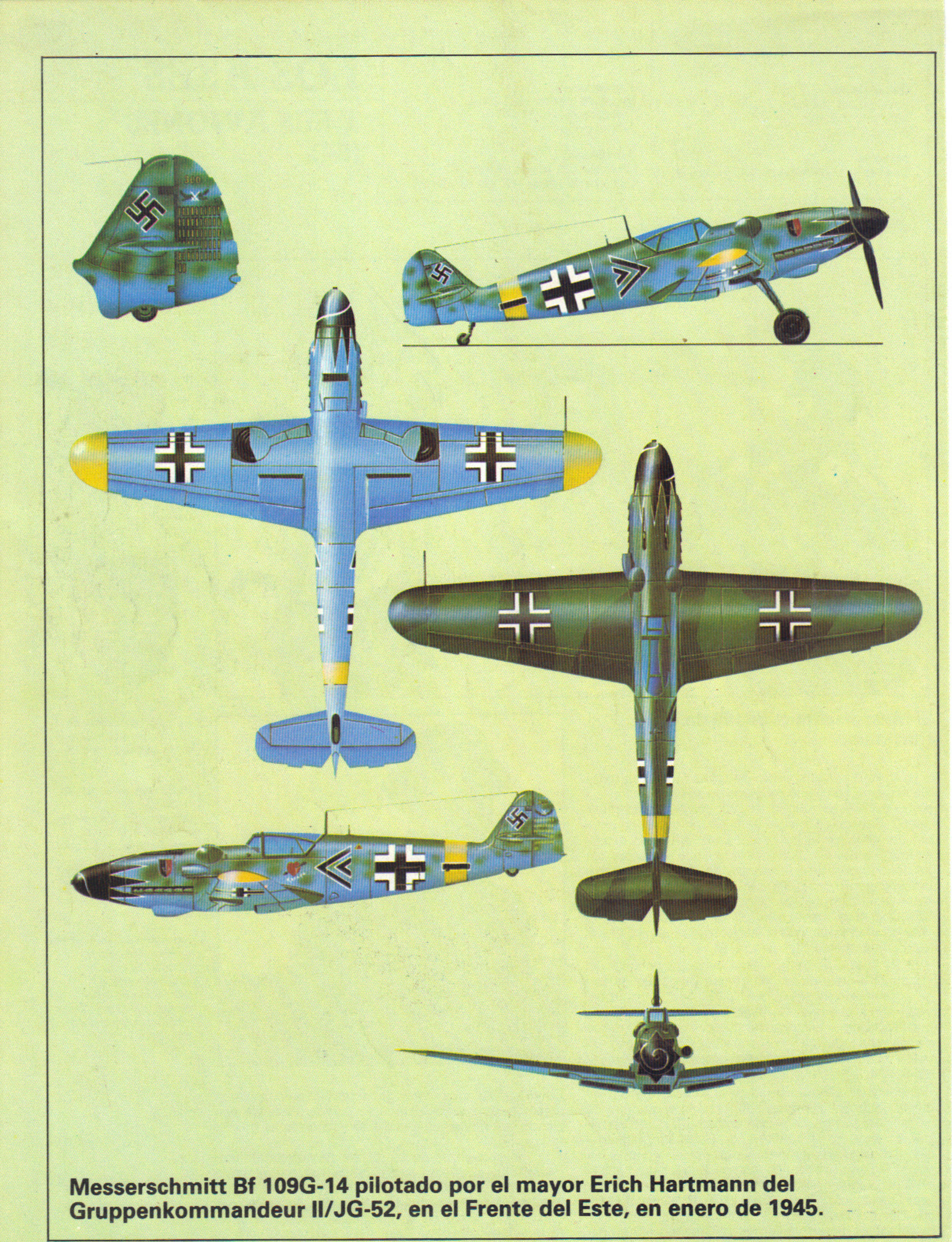
El Bf 109G-14 fue la última versión operativa del «Gustav» y presentaba unas bellas proporciones con las ametralladoras pesadas MG 131 de 13 mm. montadas sobre el motor. También era muy proporcionada la cubierta de la carlinga del nuevo «Galland», de armazón más reducida y con una aleta y timón de orientación más altos y de madera. Los motores eran DB 605A, AM, AS, ASB, ASD o ASM.

Durante el último invierno de la Guerra Mundial, algunas unidades alemanas adoptaron la costumbre de pintarrajear sus aparatos con un camuflaje que semejara la nieve. El Bf 109G-14, de Hartmann, siguió el bien conocido esquema de verde oscuro y verde negro en la parte superior de los laterales y el azul pálido en la parte inferior, con manchas en los lados de fuselaje. Cuando asumió el mando de la JG 52 del II Gruo, su «Gustav» llevaba no sólo la insignia del grupo, sino que también conservó la de su famoso «staffel 9».



Como superpuesta marca de reconocimiento, su avión ostentaba una estrella de ocho puntas bordeada con blanco, simétricamente dibujada rodeando el mismo morro.

En los comienzos de su carrera de combate, Hartmann tenía su récord individual de victorias grabado en el timón de orientación de su aeroplano. A semejanza de otros pilotos de caza alemanes de alto récord de victorias, tenía en su historial la concesión de la Cruz de Caballero.



Messerschmitt Bf 109G-14 pilotado por el mayor Erich Hartmann del Gruppenkommandeur II/JG-52, en el Frente del Este, en enero de 1945.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (55)

Dimensiones
Envergadura: 16,25 m.
Longitud: 13,05 m.
Altura: 4,18 m.

Motores
2 Gnome-Rhone 14 M 4/5 de 700 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 550 km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Alcance con tanque lleno: 2.100 km.

Armamento
Dos cañones Mk 108 de 30 mm.
Cuatro cañones MG 151 de 20 mm.
Una ametralladora gemela MG 812 de 7,9 mm.



Uno de los más sobresalientes pilotos nocturnos de caza, Martin Becker, que consiguió nueve victorias contra la RAF la noche del 14 al 15 de marzo de 1945.

El Messerschmitt de Martin Becker

Martin Becker fue uno de los pilotos alemanes nocturnos más importantes de los meses finales de la Segunda Guerra Mundial, y ganó considerable fama por sus extraordinarias series de múltiples victorias conseguidas en únicas salidas nocturnas, al mando de su Messerschmitt Bf 110 G.

Nacido en Wiesbaden el 12 de abril de 1916, «Tino» Becker se alistó en la Luftwaffe inmediatamente antes del comienzo de la guerra, entrenándose como piloto de reconocimiento. Se le asignó un puesto en una «aufrarungsgruppe», oue pilotaba los Messerschmitt Bf 110C en 1940 y permaneció en esta armada hasta principios de 1943, momento en el que fue transferido a los cazas de noche, también a bordo de los Bf 110.

Su primera victoria fue alcanzada durante las primeras horas del 23 de septiembre de aquel año, cuando destruyó un bombardero pesado Avro Lancaster, que tomaba parte en el bombardeo sobre Hannover. Rápidamente quedó establecida su reputación como excelente piloto en toda situación meteorológica, despegando con frecuencia en misiones contra la Royal Air Force cuando la mala visibilidad obligaba a la mayor parte de la fuerza alemana de noche a permanecer en tierra. Por entonces era «oberleutnant» en el I Grupo de la Nachtjagdgeschwader 4. Durante lo que se dio en llamar la Batalla de Ruhr, destruyó más de seis bombarderos nocturnos de la RAF, pero fue en la batalla de Berlín donde iba a alcanzar su más rotundo éxito.

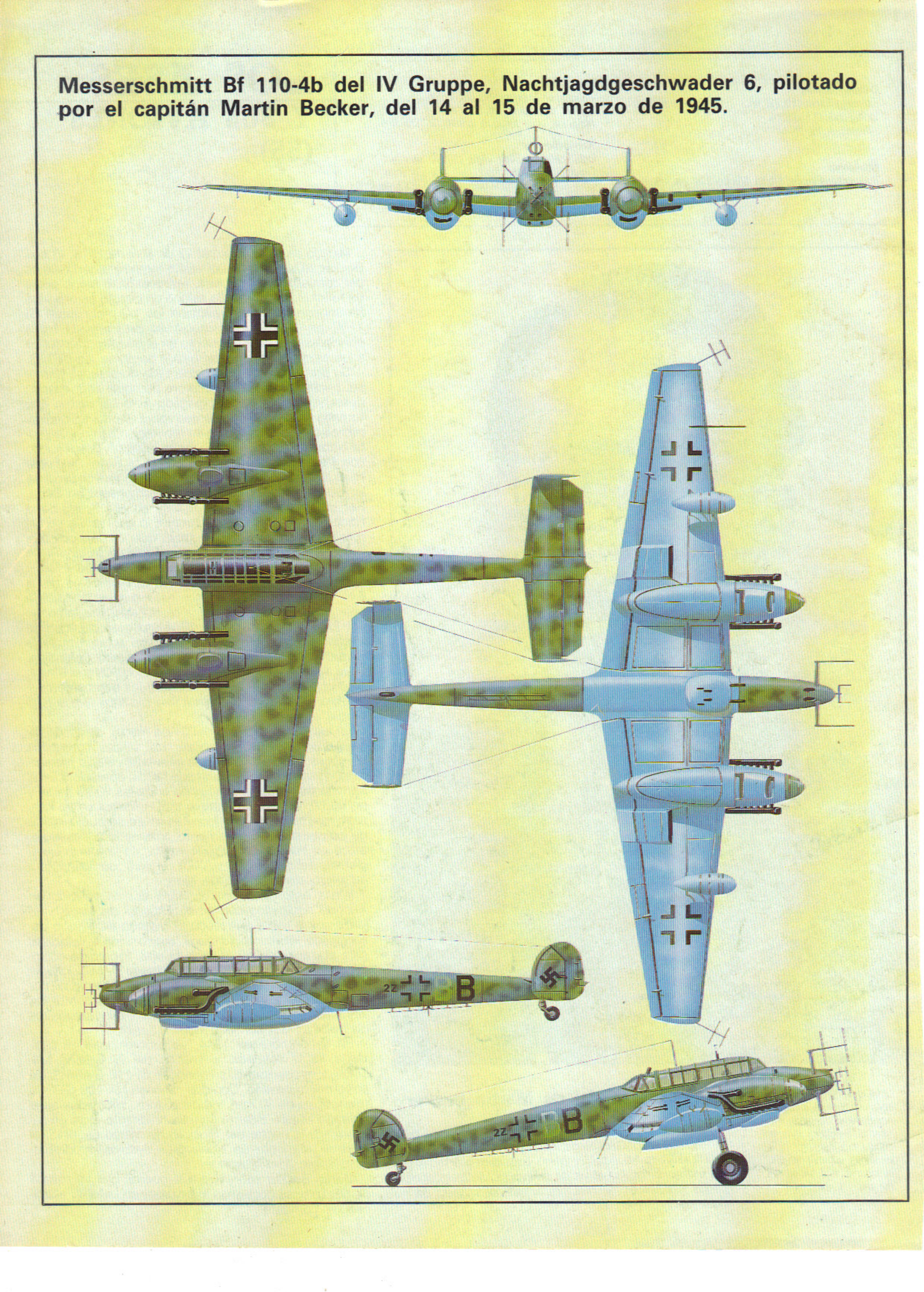
Debido a que el comando de bombarderos de la RAF tenía que dispersar sus esfuerzos en ataques a objetivos distintos a la propia capital alemana, la noche del 22 al 23 de marzo de 1944 una gran cantidad de Lancasters y Halifaxes Hadley Page sobrevolaban la ciudad de Frankfurt-am-Main, fuertemente defendida. Despegando en Finthen, aeropuerto cercano a Mainz, Becker penetró en la formación de los bombarderos y derribó 6 de los 33 cuatrimotores pesados que la RAF perdió esa noche.

En las primeras horas del 31 de marzo, pilotando de nuevo un Bf 110G-4, realizó dos salidas contra los bombarderos de la RAF, que intentaban atacar Nuremberg en aquella famosa, aunque fallida, operación. En el período de tiempo transcurrido entre las 00,20 horas y las 00,50, localizó y destruyó tres Halifaxes y tres Lancasters. Tras ello, aterrizó para proveerse nuevamente de combustible y armamento. Volviendo a despegar, atacó un Halifax en viaje de vuelta, de la fuerza canadiense, del escuadrón n.º 429 (Brison), derribándolo a 48 kilómetros al norte de Metz.

Hasta entonces, Becker había estado volando en aviones eouipados con ametralladoras de disparo telescópico y había empleado el método de ataque denominado «von unter hinden», aminorando la velocidad para atacar por abajo y hacia la cola. Pronto se aficionó a la mortal ametralladora Schrage Musik, que le permitió acechar a los bombarderos enemigos por abajo y usar el cañón de mira telescópica contra los vulnerables tanques de combustible y a los depósitos de bombas del confiado bombardero.

En septiembre de 1944 fue promocionado a capitán y se le concedió el mando del IV Gruppe Machtjagdgeschwader 6, pilotando el Bf 110 G-4B/R3, de armamento pesado. Con dos cañones Mk 108 de mira telescópica de 30 mm. y 4 de 20 mm., montados en el Schrage Musik, alcanzó su más resonante éxito en salida única la noche del 14 al 15 de marzo de 1945, al destruir no menos de 9 Lancaster durante un bombardero sobre Zweibruken.

Martin Becker sobrevive a la guerra, con un récord de 58 victorias nocturnas alcanzadas en unas 80 acciones de combate.



Messerschmitt Bf 110-4b del IV Gruppe, Nachtjagdgeschwader 6, pilotado por el capitán Martin Becker, del 14 al 15 de marzo de 1945.

Dimensiones
Envergadura: 12,5 m.
Longitud: 10,26 m.
Altura: 4,9 m.

Motor
Napier Sabre II de 2.180 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 685 km/h.
Techo operativo: 11.125 m.
Alcance (normal): 1.190 km.

Armamento

Previsión para dos cohetes o 907 kg de bombas bajo ala.
4 cañones de 20 mm.

El Hawker Tempest de Pierre Clostermann

Pierre Clostermann, acreditado a veces con una marca de 33 aparatos enemigos destruídos, fue de hecho el segundo piloto francés de más alta marca que sirviera en la Royal Air Force británica durante la Segunda Guerra Mundial.

Su marca de 33 victorias fue establecida con alguna diferencia en cuanto al sistema que se utilizaba generalmente para la RAF, siendo en realidad de diecinueve aparatos. Así, el comandante de escuadrilla, Juan Demozay, encabezaba la lista de los pilotos de caza franceses en la RAF, con 21 victorias en el aire.

Abandonando su hogar, en Brazzaville, Congo francés, a los 19 años, Clostermann emprendió su viaje a Inglaterra para alistarse en la RAF, realizando el entrenamiento para piloto de caza. Su primer puesto de combate como sargento piloto fue en una unidad francesa libre, del 341 Escuadrón, el 21 de enero de 1943, pilotando el Supermarine Spitfire Modelo IX.

Sus primeras victorias las alcanzó el 27 de julio de aquel año cuando, volando como segundo del capitán Christian Martell, destruyó dos Focke Wulf Fw 190 obre Francia. Destruyó otro Fw 190 el 27 de agosto, durante una batalla aérea sobre St. Omer, en la cual fue derribado su popular comandante de Escuadrón, René Mouchotte. Clostermann continuó pilotando el Spitfire Modelo IX, cuando el 28 de octubre fue designado y enviado al Escuadrón 602, en la ciudad de Glasgow. Aunque siguió cosechando victorias de forma ocasional, comenzó a reunir también un buen número de destrucciones de objetivos terrestres.

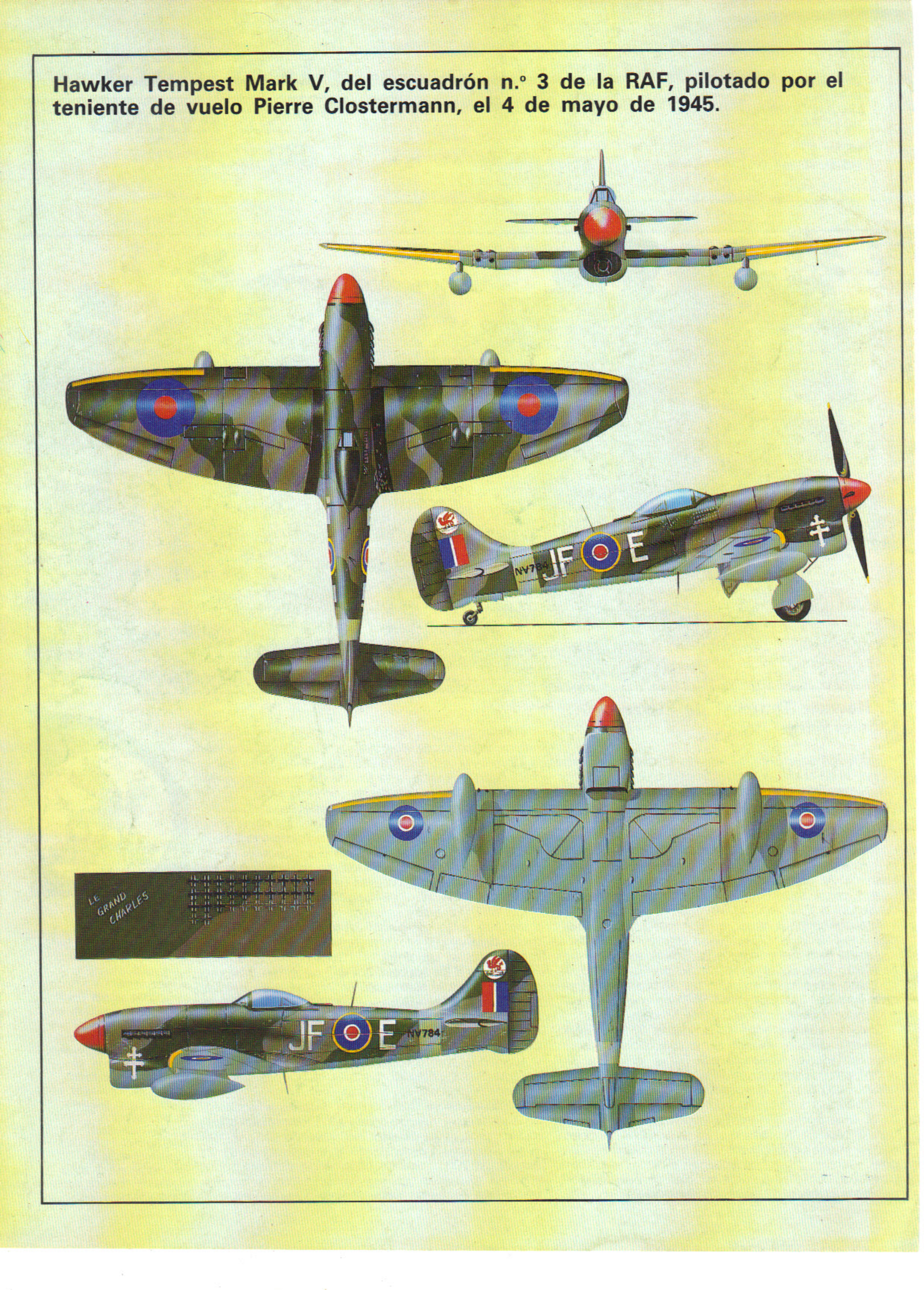
Para el 2 de julio de 1944 su marca estaba en los nueve, todos cazas alemanes, y fue galardonado con la Cruz de Vuelo Distinguido. El Escuadrón se había trasladado a Francia, a la espera del desembarco del día D, y, tras la noticia de su condecoración, Clostermann fue trasladado del frente y enviado a Inglaterra. Entonces tuvo la oportunidad de pilotar los cazas Hawker Typhoon y el Tempest Modelo V y, como resultado de repetidas solicitudes, obtuvo permiso para entrar en el servicio activo como teniente de vuelo en el Escuadrón 274, en la escuadrilla de Tempest n.° 122, en Volkel, Holanda, el 1 de marzo de 1945.

Las diez siguientes semanas fueron testigos del extraordinario afán combativo del joven francés. El 5 de marzo destruyó un Messerschmitt Bf 109, reclamando otro caza enemigo el día 14 . Una semana más tarde fue enviado al Escuadrón 56, y el 2 de abril derribó otro Fw 190, sobre el aeropuerto de Ahlhorn. Sus ataques en el aire fueron, a partir de este momento, calificados frecuentemente como destructores, sobre los aeropuertos enemigos, convoyes motorizados y trenes. Clostermann fue galardonado con una barra en su Cruz y asignado como comandante de la escuadrilla n.° 3 del «A» Flight, pilotando también el Tempest Modelo V desde Volkel.

El Escuadrón se trasladó poco después a Fassberg, en Alemania, y, volando desde allí, Clostermann superó su marca el 20 de abril, destruyendo dos Fw 190 sobre Skagerrak y participando en la destrucción de un Junker JU 290. Continuó reclamando victorias sobre aparatos alemanes con regularidad, tanto en combates, como en tierra, hasta el final de la guerra.



Clostermann (a la izquierda) trasladado a Francia a mediados de 1944 con el Escuadrón número 602 en el comienzo de los desembarcos del día D. Aparece fotografiado en conversación con el jefe del Estado Mayor aéreo, sir Charles Portal, quien, con el secretario de Estado, sir Archibald Sinclair inspecionaba la unidad, poco después de su llegada. Clostermann fue transferido posteriormente al Escuadrón n.° 3, cuyo emblema aparece sobre estas líneas.

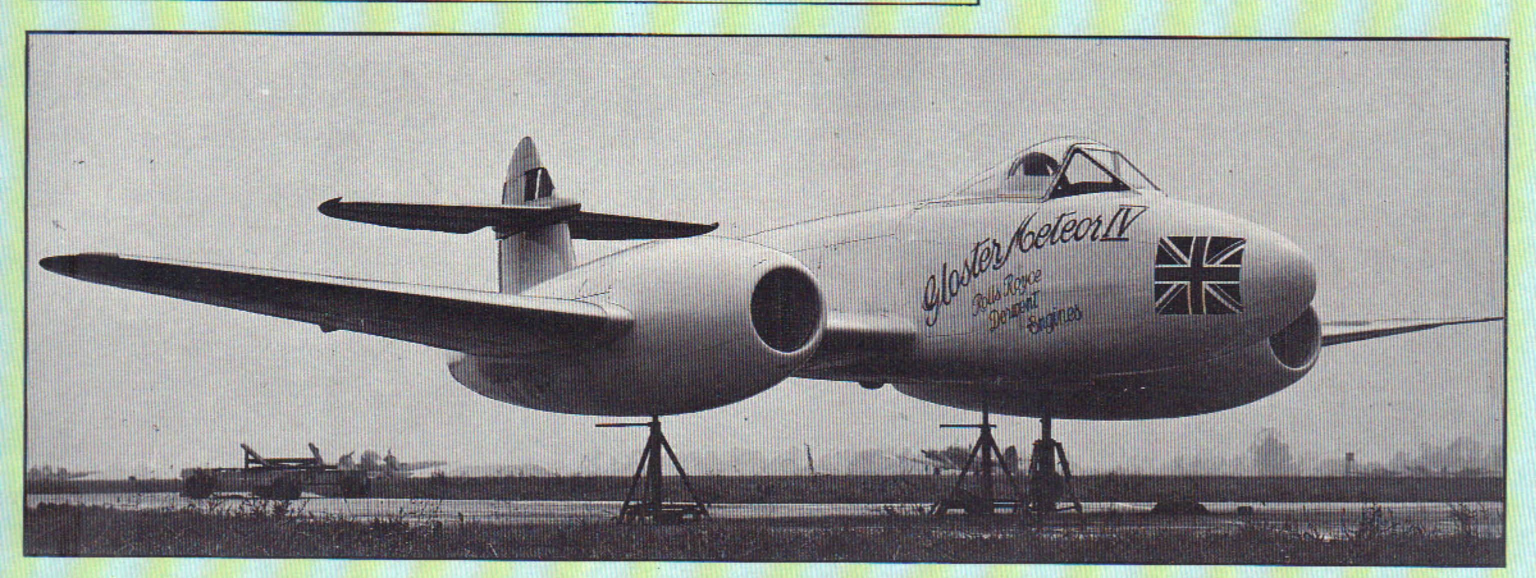


Hawker Tempest Mark V, del escuadrón n.º 3 de la RAF, pilotado por el teniente de vuelo Pierre Clostermann, el 4 de mayo de 1945.

Dimensiones
Envergadura: 11,33 m.
Longitud: 12,6 m.
Altura: 3,96 m.

Motores
Dos Rolls Royce Derwent 5 de 3.500 libras.

Prestaciones
Veloc. máxima: 970 km/h.
Techo operativo: 15.240 m.
Alcance: 515 km.



El Gloster Meteor de Eric Greenwood

Los meses inmediatamente posteriores al término de la II Guerra Mundial constituyeron un período en el cual Gran Bretaña mantuvo por un corto plazo la supremacía mundial en tecnología aeronáutica, tal como la había tenido inmediatamente después del armisticio de 1918. A la cabeza de esta supremacía estaba la Rolls Royce Ltd., la compañía cuyos primeros motores de propulsión a chorro impulsaron el caza Gloster Meteor, único avión jet de combate aliado que entró en servicio durante la guerra. Decididos a demostrar esta supremacía mundial de la forma más teatral, se tomó la determinación de patrocinar su aparición en la carrera para el récord mundial absoluto de velocidad en vuelo. Los hombres de la Gloster comenzaron a preparar dos Meteors a finales del verano de 1945. El piloto jefe de pruebas de la Gloster Aircraft Comp. era por entonces Eric Stanley Greenwood.

Nacido el 28 de noviembre de 1908, Greenwood sirvió en la Royal Air Force en una corta comisión de servicio entre 1928 y 1933 antes de llegar a ser piloto jefe de los British Flying Boats durante un año.

Se incorporó al recientemente formado Hawker Siddeley Group en 1936, siendo nombrado piloto auxiliar de pruebas con Armstrong Whitworth desde 1937 hasta 1941. Durante los siguientes tres años, como piloto jefe de pruebas con la Air Service Training Ltd, fue responsable de los vuelos experimentales de todos los cazas americanos —y algunos bombarderos— que entraron en servicio en la RAF. En 1944 Eric Greenwood se unió a la Gloster e inmediatamente tuvo a su cargo los vuelos de desarrollo del Meteor, que entró por entonces en servicio en el Escuadrón 616 de la RAF.

El afortunado emparejamiento de la estructura del Meteor y los motores turbojets Derwent de la Rolls Royce se vio confirmado por los informes de vuelo de Greenwood y el Meteor Mark III fue modificado para presentar enormes barquillas para motores de gran profundidad de ala, elevando efectivamente el número crítico de Mach del aparato a 0,76 o a la teórica velocidad máxima de 940 km/h., a nivel del mar. Con la eliminación del armamento, una preparación especial de la superficie de acabado y cierto cuidado en escoger las condiciones atmosféricas más favorables, se esperaba superar los 965 km/h. Dos Meteors de similares características, serializados EE454 y EE455, fueron pilotados por el grupo del capitán Hugh Wilson, uno de los pilotos de jet más experimentados en el RAE Farnborough, que había entrenado a los pilotos del Escuadrón n.° 616, y por Eric Greenwood, respectivamente.

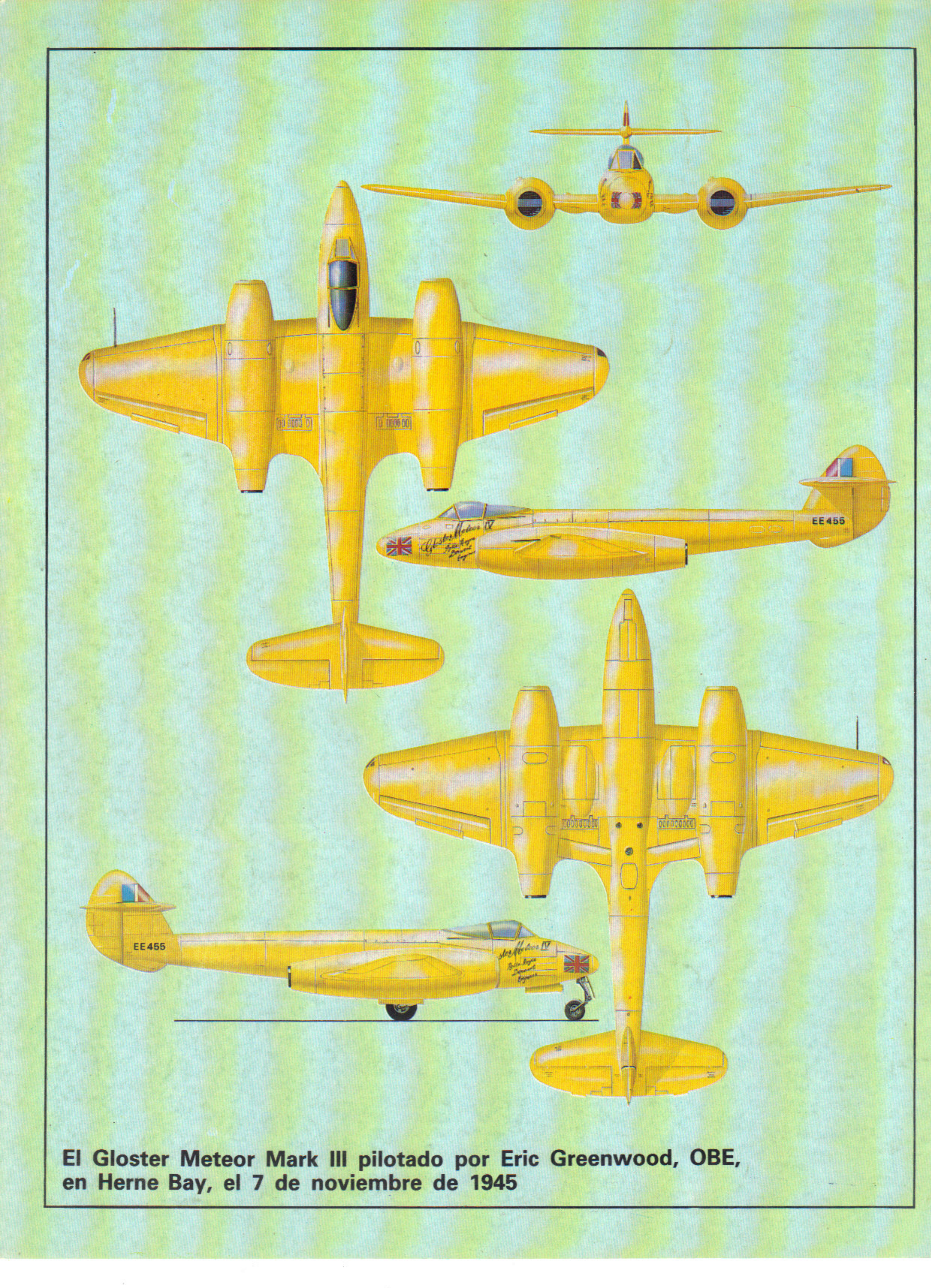
El 7 de noviembre de 1945, volando en una carrera de tres kilómetros en Herne Bay, en Kent, el primero estableció un nuevo récord mundial de velocidad con 975,66 km/h., batiendo el récord de los 754,8 km/h. establecido por Fritz Wendel seis años antes. El aparato de Eric Greenwood, que aparece en la fotografía adjunta, alcanzó los 970 km/h.

Greenwood había sido también el primer piloto del mundo en volar en un aparato turbopropulsado cuando pilotó el Trent-Meteor, serializado EE227, desde Church Broughton, el 26 de septiembre de 1945. Permaneció en la Gloster durante algunos años, para entrar más tarde en la Beagle Aircraft Ltd., en 1956, en la que llegó a director gerente adjunto.



Arriba: El Meteor EE 454 fotografiado mientras se encuentra alzado sobre gatos en el aeropuerto de Moreton Valence, en Gloucester, durante los preparativos para el vuelo en que alcanzó el record mundial de velocidad.

Sobre estas líneas: Greenwood (a la izquierda) posa junto al capitán de escuadrilla H. J. Wilson, su compañero en los vuelos de velocidad para el record mundial.



El Gloster Meteor Mark III pilotado por Eric Greenwood, OBE, en Herne Bay, el 7 de noviembre de 1945

Dimensiones
Envergadura: 11,32 m.
Longitud: 11,44 m.
Altura: 4,59 m.

Motores:
General Electric J47-GE-13 de 2.360 kg. de empuje.

Prestaciones
Velocidad máxima: 1.090 km/h.
Techo operativo: 14.385 m.
Alcance: 1.030 km.

Armamento
Seis ametralladoras de 0,5 pulgadas.



El F-86 North American de Francis Gabreski



El coronel Francis S. Gabreski fue uno de los siete pilotos que alcanzaron la categoría de ases, tanto en la Segunda Guerra Mundial, como en la de Corea. Nacido el 28 de enero de 1919, «Gabby» Gabreski era natural de Oil City, Pennsylvania. Después de hallarse presente en Wheeler Field, Hawaii, como teniente en el Escuadrón de persecución n.° 45 del US Army Corps cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor, fue llamado de nuevo a Estados Unidos en octubre de 1942, donde se unió al Escuadrón n.° 61 del 56 Grupo de Cazas, pilotando el nuevo Republic P-47 Thunderbolt. Al llegar a Inglaterra, Gabreski fue ascendido a mayor, con mando en el Escuadrón 61. Entre junio de 1943 y el 20 de julio de 1944, cuando se estrelló cerca de Coblenza y fue hecho prisionero por los alemanes, destruyó 28 aparatos enemigos en el aire, lo que le convirtió en el piloto americano con más alto récord en el frente europeo.

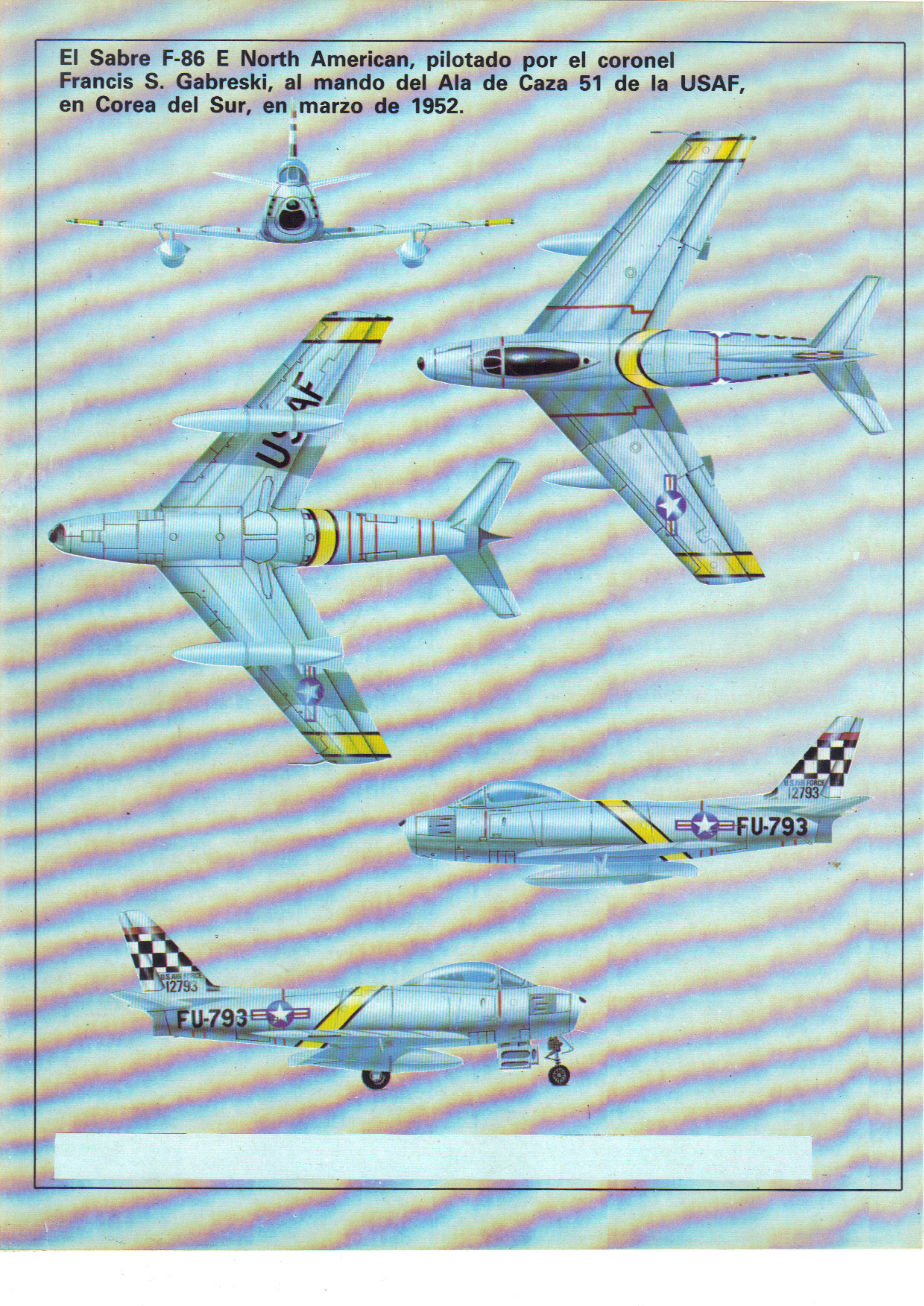
Al volver a América en 1945, se convirtió en piloto de pruebas de la Air Force, en la base de Wright-Patterson, pero a finales de 1946 dejó el servicio activo para incorporarse a la Douglas Aircraft Corp. Sin embargo, al poco tiempo regresó a la USAF y fue ascendido a teniente coronel, con mando en el Escuadrón de Cazas 55. A principios de 1951, Gabreski fue enviado a Corea al mando de la 4.ª Ala de Caza de intercepción, la primera unidad que pilotaba el F-86A Sabre North American en la zona de guerra. Para octubre de aquel mismo año había destruído ya tres Mig-15, cazas comunistas a reacción.

Al incrementarse el número de cazas jet enemigos sobre Corea en 1951, se decidió poner en servicio una nueva Ala de F-86 empleando en el Ala de Cazas 51, en lugar de los Lockheed F-80 Shooting Stars, los nuevos caza-bombarderos F-86E. Ascendido entonces al grado de coronel, Gabreski se puso al mando del Ala 51, que estuvo lista para entrar en combate el 1 de diciembre. Derribó su cuarto Mig en enero de 1952, su quinto, el 1.° de abril, y su sexto, trece días más tarde. La siguiente victoria, que fue compartida, elevó su récord total en la campaña de Corea a cinco y medio aviones jet enemigos destruídos.

Francis Gabreski fotografiado en la carlinga de su F-86 durante la guerra de Corea. Mandó la cuarta Ala de cazas interceptores y más tarde tuvo el mando del Ala 51.

Gabreski, durante la Segunda Guerra Mundial.

El Sabre F-86 E North American, pilotado por el coronel Francis S. Gabreski, al mando del Ala de Caza 51 de la USAF, en Corea del Sur, en marzo de 1952.



LOS ASES Y SUS AVIONES (59)

Dimensiones
Envergadura: 11,7 m.
Longitud: 10,57 m.
Altura: 4,82 m.

Motor
Bristol Centaurus 18
de 2.480 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 740 km/h.
Techo operativo: 10.910 m.
Alcance: 1.125 km.

Armamento
Cuatro cañones Hispano de 20 mm.
16 cohetes de 7,62 cm.
2 bombas de 454 kg.

El Hawker Sea Fury de Peter Carmichael

Cuando comenzó la guerra de Corea el 25 de junio de 1950, la Royal Navy estaba equipada todavía en su totalidad por aviones de hélice, mientras que la US Navy, por el contrario, utilizaba el reactor Grumman F9F-2 Panther. Sin embargo, desde el principio, los gobiernos británico y de la Commonwealth asignaron barcos en la zona de guerra bajo el control de los jefes de la US Navy. Después que el portaaviones ligero HMS Triumph hubiera contribuido con Supermarines Seafires y Fairey Fireflies al primer ataque con portaaviones de la guerra, con aparatos del portaaviones Valley Forge, llegaron al frente los «Theseus» y «Glory», a los que siguió el australiano «Sydney».

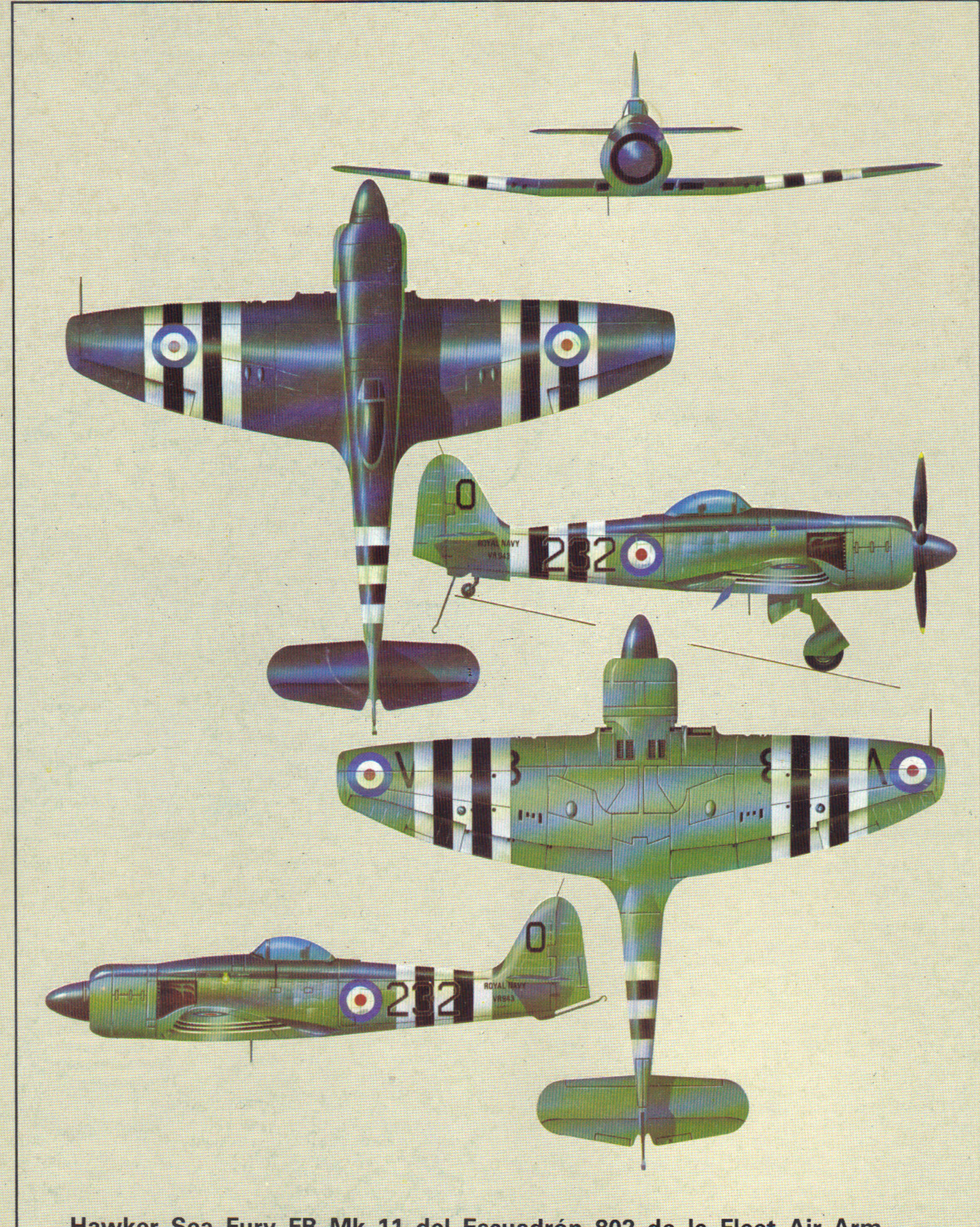
En abril de 1951, los comunistas lanzaron su ofensiva más importante aproximadamente al mismo tiempo que el HMS «Theseus» era reemplazado por el HMS «Glory» y, poco después, por el HMS «Ocean», siendo este último un portaaviones ligero, equipado con cazabombarderos Hawker Sea Fury Modelo II y Fairey Firefly Modelo 5. Llamado al frente como apoyo en el contrataque de las Naciones Unidas, la flota aérea de este portaaviones realizó numerosas salidas de intercepción sobre las fuerzas de tierra, y fueron los aviones del «Ocean» quien establecieron el récord de no menos de 123 salidas operativas en un solo día.

Durante el verano de 1952, la aviación británica tuvo una serie de encuentros aéreos con los cazas a reacción comunistas MiG 15, pero hasta el 9 de agosto no cayó uno de ellos ante las ametralladoras de un piloto de la Royal Navy. En las primeras horas de aquel día, cuatro Sea Furies capitaneados por el teniente Peter Carmichael, del Escuadrón 802, despegando del HMS «Ocean», fueron atacados por ocho MiG 15 al norte de Chinnampo, en la costa noroeste de Corea. Los pilotos británicos respondieron al ataque y Carmichael consiguió disparar una ráfaga de dos segundos contra uno de los cazas enemigos, a cuyo piloto alcanzó con toda probabilidad, pues el MiG entró en picado casi vertical hacia tierra y estalló. Todos los Sea Furies regresaron indemnes.

El Sea Fury del teniente Carmichael, serializado VR 943, llevaba la letra O en su deriva y también el distintivo de las barras blancas y negras en el fuselaje y en las alas. En esto último se asemejaba a todos los aparatos de los portaaviones británicos y de la Commonwealth durante la guerra de Corea. El Sea Fury 11 era capaz de llevar a bordo hasta dieciséis proyectiles cohete de 76,2 mm., dos bombas de 454 kg., dos tanques de 410 litros de combustible, o bien, bombas de napalm bajo las alas.



El teniente Peter Carmichael (segundo por la derecha) con los tres pilotos del Escuadrón 802 cuya divisa aparece sobre estas líneas, que formaban su agrupación de vuelo cuando derribó un MiG 15 sobre Corea.



Hawker Sea Fury FB Mk 11 del Escuadrón 802 de la Fleet Air Arm, pilotado por el teniente Peter Carmichael el 9 de agosto de 1952.

Dimensiones
Envergadura: 10,27 m.
Longitud: 13,98 m.
Altura: 4,01 m.

Motor
Rolls Royce Avon RA7R de 3.234,1 kg. de empuje.

Prestaciones
Velocidad máxima: 1.171 km/h.
Techo operativo: 14.875 m.
Alcance aproximado: 660 km.



Duke (segundo desde abajo), en compañía de otros pilotos compañeros de pruebas. Llegó a ser el piloto de pruebas de la compañía, en 1948, para los Hawkers y su jefe en 1951. Duke contribuyó de forma destacada al desarrollo del Hawker Hunter, y el 7 de septiembre de 1953 estableció un record mundial de velocidad.

El Hawker Hunter de Neville Duke

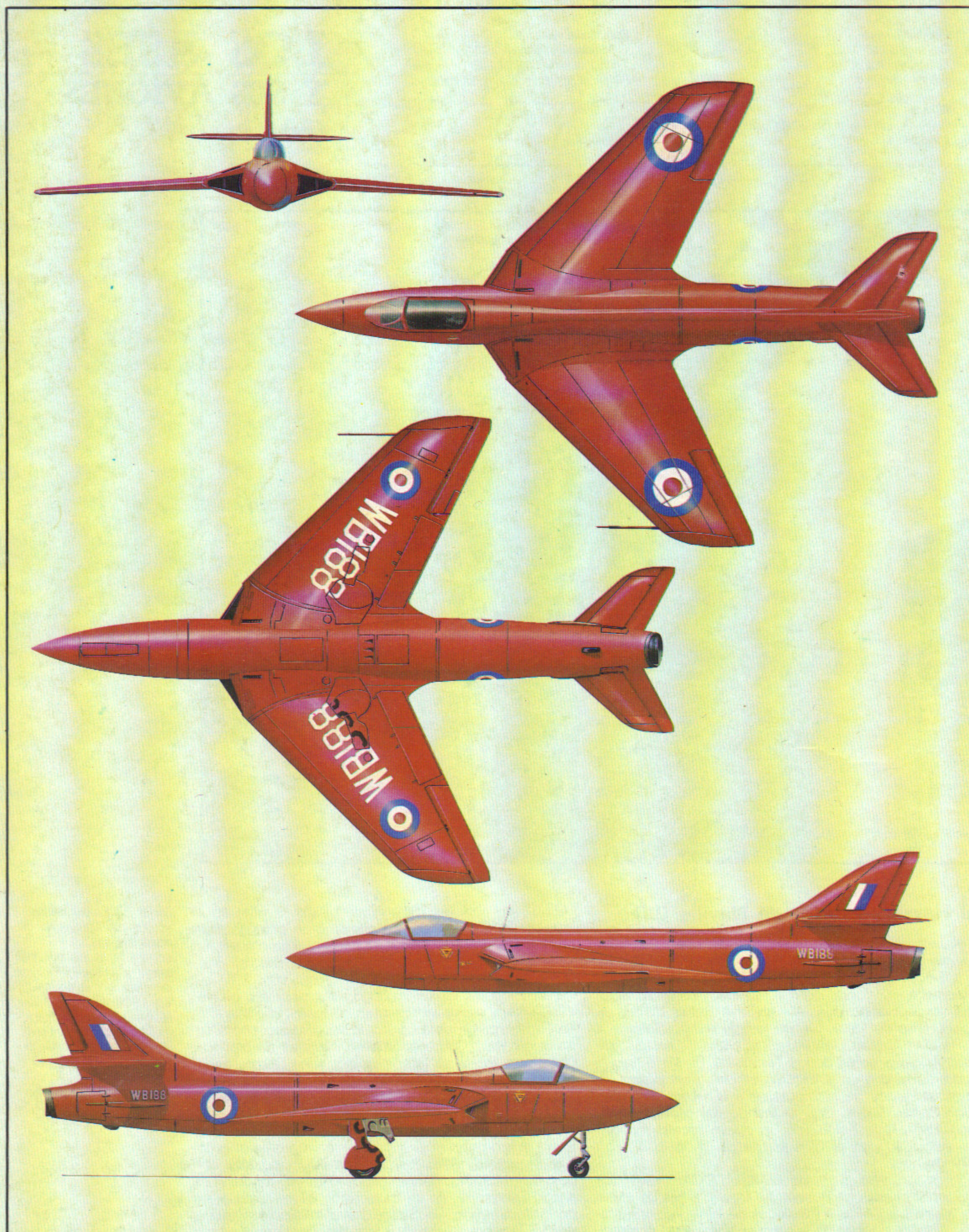
Nacido en Tombridge, Kent, el 11 de enero de 1922, Neville Duke sirvió durante la mayor parte de su carrera en activo, en los frentes del Oriente Medio y del Mediterréneo, donde logró la totalidad de sus 28 victorias, exceptuando dos. Al volver al Reino Unido, en septiembre de 1944, fue trasladado temporalmente a la Hawker Aircraft Limited, como piloto de pruebas de producción, a bordo de los Tempests. En 1945 hizo el curso número 4 en la escuela Empire, para pilotos de pruebas, antes de incorporarse a la Royal Air Force High Speed Flight, bajo el mando del capitán E. M. Donaldson, que estableció un nuevo record mundial de velocidad con el Gloster Meteor modelo IV, con 990 km/hora.

Todavía como piloto de pruebas, Duke pasó unos dieciocho meses en Boscombe Down, antes de darse de baja en la RAF y, a mediados de 1948, fue nombrado piloto de puebas de la compañía Hawker. Al principio pilotó Sea Furies y Sea Hawks —estableciendo esta vez un record de velocidad hasta El Cairo, en 1949— como asistente del jefe de Escuadrón T. S. «Winpey» Wade, piloto-jefe de pruebas.

El 13 de abril de 1951 Wade perdió la vista en el Hawker P-1081 y Duke se convirtió en piloto-jefe de pruebas con la Hawkers, haciendo el último vuelo en el prototipo del Hunter, serializado WB 188, en Boscombe Down, el 20 de julio de aquel año.

Para muchos, el Hunter llegó a ser sinónimo de Neville Duke, y sus brillantes intervenciones, año tras año, en Farnborough serán siempre recordadas, sobre todo la de 1952: inmediatamente después de contemplar como moría su íntimo amigo John Derrry, mientras realizaba una proeza similar, despegó para dar su propia versión de la hazaña al traspasar la barrera del sonido.

Al año siguiente, el 7 de septiembre, Neville Duke, pilotó el prototipo original, ahora con motores nuevos, turborreactores Rolls-Royce Avon RA7R dotados con post-combustión, denominado «Hunter modelo 3» desde Tangmere, en un trayecto de 3 km. hasta cerca de Littlehampton, en Sussex, a una velocidad media de 1.171 km/h., estableciendo así un nuevo record mundial absoluto de velocidad. El 19 de septiembre voló en el mismo aparato en un circuito cerrado de 100 km., para establecer una nueva marca mundial en este tipo de circuitos, a 1.141 km/h.



El Hawker Hunter F modelo 3, pilotado por Neville Duke el 7 de septiembre de 1953.

Dimensiones	**Prestaciones**
Envergadura: 11,7 m. Longitud: 17,76 m. Altura: 4,96 m.	Veloc. máx.: 2.415 km/h. Techo operativo: 19.685 m. Alcance: 2.815 km.
Motores	**Armamento**
Dos General Electric J79-10 de 7.786,5 kg. de empuje.	Hasta seis AIM-7E misiles Sparrow, o cuatro Sparrows y cuatro misiles AIM-9 Sidewinder aire-aire. Hasta 7.260 kg. de capacidad de almacenaje.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (y 61)

EL PHANTOM DE LA MCDONNELL DOUGLAS, DE RANDY CUNNINGHAM

El teniente Randy Cunningham, que fuera el primer as de los pilotos de cazas de la marina USA en la Guerra de Vietnam y récordman de la Marina USA en aquella guerra, voló en el escuadrón de cazas récord de la Marina americana y fue el único norteamericano que consiguió destruir tres jets MiGs en un solo día.

Nacido el 8 de diciembre de 1941, el día en que Norteamérica entró en la Segunda Guerra Mundial, en los Angeles, California, Cunningham se graduó en la Universidad de Missouri y enseñó educación física en Hinsdale High School. Entró en servicio activo en la Marina USA en marzo de 1967 y fue entrenado como piloto de caza en Chase Field, Beeville, Texas.

Al principio fue integrado en el escuadrón de cazas Vf-96 de la U. S. Navy, en julio de 1969, completando dos giras con esa unidad.

Cunningham se graduó también por la U. S. Navy Fighter Weapons School, en Miramar, aquella extraordinaria organización táctica (apodada «Top Gun») que proveyó a los pilotos de la Marina americana con el más alto nivel de precisión requerido para enfrentarse a la amenaza de los Mig sobre Vietnam.

Formando pareja con el teniente William P. Driscoll, como operador del radar de intercepción, Cunningham se encontraba ya en aguas vietnamitas volando con los Phantoms Vf-96 F-4J de la McDonnell, embarcados en el «USS Constellation», a finales de 1971. Cuando se enfrentó por primera vez a los MiGs comunistas, ya había realizado 150 vuelos de entrenamiento para combate y estaba lo mejor preparado que se podía pedir sin experiencia real de combate. El 19 de enero de 1972 derribó su primer caza enemigo, un MiG-21, durante una misión de escolta sobre Quang Lang, primera victoria con que contaba la U. S. Navy en los últimos dieciocho meses. En esta ocasión pilotaba el n.º 157267, y derribó al avión enemigo con un misil Sidewinder. Seguidamente, el 8 de mayo, destruyó un MiG 17 con el mismo aparato y también con un Sidewinder. Dos días más tarde pilotaba otro F-4J, el n.º 155800, cargado con dos misiles Sparrow, otros cuatro Sidewinder y dos bombas Rockey, de piña, como parte de una fuerza de ataque contra los hangares ferroviarios en Haiphon. Debido a un error en la cabecera de la formación, el grupo de Cunningham se retrasó sobre el objetivo y, tras cruzar sus bombas, se vio fuertemente atacado por el fuego antiaéreo de los SAM, MiG 17, MiG 19 y MiG 21. En el curso del combate Cunningham destruyó un MiG 17 con un misil aire-aire Sidewinder, antes de lanzarse al rescate de una sección de F-4, que se veía cercada por el fuego comunista. Distrayendo a los pilotos enemigos y atrayendo su atención sobre él, salvó con toda seguridad la vida del comandante Dwight Timm y consiguió derribar otro MiG-17 con su segundo Sidewinder, por cuya acción Cunningham y Driscoll fueron consecutemente nominados para la concesión de la Medalla al Honor.

Aunque aún tenía bastante carburante, Cunningham optó por regresar hacia la costa, debido a la continua llegada de más y más MiGs. Casi inmediatamente avistó un solitario MiG 17 que se acercaba presentando combate. Rápidamente se dio cuenta de que su oponente era un expertísimo y decidido piloto, que se hallaba altamente entrenado en el uso de la táctica de ataque en plano vertical (la mayoría de los pilotos comunistas preferían las maniobras horizontales, más simples). Cada vez que Cunningham lanzaba su F-4 en vertical, en un intento de quedar por encima de su adversario, lo que le permitiría virar por detrás del MiG, descubría que el piloto enemigo se había colocado exactamente carlinga contra carlinga.

Cuando el gran caza americano se retiraba para intentar de nuevo la maniobra, le daba al piloto del Mig una excelente ocasión para usar su cañón pesado. Estas maniobras se repitieron varias veces antes de que Cunningham decidiera cerrar las válvulas y levantar los frenos, reduciendo la velocidad a 150 nudos y, así, obligar al MiG a pararse de velocidad. Mientras el enemigo entraba en el campo de tiro por el extremo del objetivo, Cunningham le fue a la zaga y soltó un Sidewinder mientras hacía un picado vertical. Comprendió que su esperanza era fallida, puesto que los sensores infrarrojos del misil iban a ser confundidos por el fuego cruzado de tierra, pero contempló como el Sidewinder explosionaba cerca del MiG, el cual entró en picado hacia tierra antes de que el piloto pudiera saltar.



El teniente Randy Cunningham y su compañero Willy Driscoll fotografiados juntos en un F-4J de la VF-96 a bordo del «U. S. S. Constellation», después de su combate del 10 de mayo.



Sobre estas líneas: Dos Phantoms F-4J preparados para ser lanzados desde el «USS Constellation». El aparato que aparece al fondo es el que Cunningham pilotaba cuando consiguió su triple destrucción de MiGs.



McDonnell Douglas F-4J Phantom II, de la marina USA, pilotado por el teniente Randall H. Cunningham, el 10 de mayo de 1972.